

المسؤولية المدنية للناقل الجوي للركاب في التشريع الجزائري

تيانتي مريم

طالبة دكتوراه . سنة ثالثة .

كلية الحقوق و العلوم السياسية

جامعة أبوبكر بلقايد تلمسان

الملخص :

يعد عامل إستغلال الوقت واحد من العناصر التي لا يستقيم النقل الجوي بدونها حيث أن مستعملي الطائرات يفضلون مزية السرعة التي تنفرد بها الطائرات دون غيرها من وسائل النقل الأخرى . هذا و تعد مسؤولية الناقل الجوي من أهم موضوعات القانون الجوي و أكثرها إثارة للمشاكل و الإختلاف فقها و قضاء ، لذلك يعتبر تحديد هذه المسؤولية حجر الزاوية فيها . و لقد إهتمت التشريعات الداخلية للدول بوضع نظام قانوني للمسؤولية المدنية للناقل الجوي ، و إختلفت حول الأحكام المطبقة لهذه المسؤولية .

Summary :

Time utilization factor is one of the elements of which air transport is not suitable without the fact that aircraft users prefer the speed advantage unique to aircraft without other means of transport. And this is the air carrier of the most important topics of air law and the responsibility of the most problematic and accordingly the difference and judgment is, so this responsibility is to determine where the cornerstone. And the domestic legislation of States have shown interest in development of civil liability of air carrier legal system, and differed on the applicable provisions of this responsibility.

المقدمة :

تحتل مسؤولية الناقل الصدارة بين موضوعات النقل الجوي ، نظرا لما لها من أهمية بالغة في العمل و لما تثيره من منازعات عديدة أمام القضاء ، و المسؤولية هي جزء

الإخلال بالالتزام عقديا كان أو غير عقدي ، ولا تختلف أركان مسؤولية الناقل الجوي عن أركان المسؤولية المدنية بوجه عام إذ يجب أن يكون الناقل قد ارتكب خطأ سبب ضررا للغير.

ولقد أفردت إتفاقية وارسو الباب الثالث منها لتنظيم مسؤولية الناقل الجوي الدولي. وإثر التطور الهائل الذي شهده عالم الطيران ولا يزال ثم تعديل أحكام هذا التنظيم بمقتضى بروتوكولات عديدة نفذ بعضها على المستوى الدولي دون البعض الآخر. وأدى هذا النفاذ إلى وقوع تنازع بينها وبين الإتفاقية الأصلية ، مما ترتب عليه في بعض الحالات إقصاؤها جميعا عن حكم مسؤولية الناقل وإخضاع هذه الأخيرة للقانون الوطني بمقتضى قواعد التنازع في القانون القاضي المعروض عليه النزاع¹.

فقد أخذ المشرع الجزائري بأحكام إتفاقية وارسو وتعديلاتها في نص المادة 150 من قانون الطيران المدني رقم 98 . 06 ، و نظم مسؤولية الناقل الجوي تجاه المسافرين والشحن والبضاعة في القسم الثالث ، و مسؤولية المستغل إزاء الغير في القسم الرابع و القسم الخامس خصصه للمسؤولية عن تصادم طائرتين². وما يهمننا هو المسؤولية المدنية للناقل الجوي تجاه الركاب و هذا ما سنحاول معالجته .

المبحث الأول : تطور أساس المسؤولية للناقل الجوي

تترتب المسؤولية المدنية بسبب تنفيذ الناقل عقد النقل الجوي سواء كان الطرف الثاني راكبا أو صاحب بضاعة مرسل أو مرسل إليه ، وقد نظمت اتفاقية وارسو أحكام هذه المسؤولية كذلك التعديلات المتلاحقة لها³ ، وهذا ما سنبينه وفقا للمطالب الموالية :

المطلب الأول : أساس مسؤولية الناقل الجوي في اتفاقية وارسو 1929 و بروتوكول لاهاي 1955

إن المسؤولية المدنية يمكن أن تقوم على إحدى الأساسين ، إما أن تقوم على أساس الخطأ وهو الأساس التقليدي للمسؤولية . ويتجسد في نظام المسؤولية الشخصية أو أن تقوم المسؤولية على أساس تحمل التبعة أو المخاطر فتصبح المسؤولية موضوعية وهو الأساس الجديد للمسؤولية المدنية. بحيث أصبحت مسؤولية الشخص تقوم بمجرد

وقوع الضرر ، و دونما حاجة إلى إثبات الخطأ. هذا الأساس الجديد هو الأساس الذي يدافع عنه الفقه في الوقت الحالي ، لما تبين بأن الإعتماد على فكرة الخطأ كأساس للمسؤولية يصعب فيه على المضرور إثبات خطأ المسؤول على غرار المسؤولية الموضوعية التي أساسها المخاطر والتي لا يلتزم فيها المضرور بإثبات الخطأ ، وإنما نفترض مسؤولية الشخص المسؤول . وكما يطلق على هذه المسؤولية التي قوامها المخاطر بالمسؤولية المطلقة أو بقوة القانون.

وقد اختلف أساس مسؤولية الناقل الجوي للركاب من دولة إلى أخرى ، فمنها من يعتمد الخطأ كأساس لمسؤولية الناقل الجوي ، متمثلاً بالخطأ في إخلال الناقل بالتزامه العقدي كالتزامه بالسلامة و النقل في الميعاد بحيث على الراكب إثبات وجود الإخلال بالالتزام ، و من بين هذه التشريعات التشريع الجوي الفرنسي لكل من عام 1924 - 1957 ، و على العكس من ذلك توجه المشرع الألماني لاعتماد فكرة المخاطر كأساس لمسؤولية الناقل بحيث تقوم مسؤولية هذا الأخير لمجرد وقوع الضرر . وهو نفسه في القانون السويسري الصادر في 24 جانفي 1920 . ويتضح التطور والاختلاف في أساس المسؤولية على مستوى التشريع الجوي الدولي انطلاقاً من اتفاقية وارسو لسنة 1929 و بروتوكول لاهاي لسنة 1955 وفي كل من بروتوكول جوانتيما لا سيتي لسنة 1971 و اتفاق مونتريال لسنة 1966 وكذلك الموقف الوسط لاتفاقية مونتريال الجديدة لعام 1999 .

و يبقى الإطلاع على مدى تأثير التشريعات الجوية الداخلية بهذه التشريعات الجوية الدولية وخاصة قانون الطيران المدني الجزائري رقم 06.98 و في القانون رقم 64 / 166

4

و تتمثل فيما يلي :

الفرع الأول : مسؤولية الناقل الجوي في ظل اتفاقية وارسو لسنة 1929

لقد وجد المؤتمرين في اتفاقية وارسو 1929 أنفسهم أمام مشكلة أولية توجب الفصل فيها قبل الخوض في اركان المسؤولية هي مشكلة طبيعة المسؤولية وأساسها . و تعد الطبيعة القانونية التي اكتسبتها مسؤولية الناقل الجوي في ظل اتفاقية وارسو 1929 ثمرة لالتقاء المفاهيم القانونية للانظمة القانونية المتضاربة ، فجاءت ذات صيغة فريدة و متميزة تتعد بها عن الانتساب لأي من تلك الانظمة القانونية.

وقد انتهت الاتفاقية إلى تأسيس نظام مسؤولية الناقل الجوي على أساس الخطأ ، وهي إذن مسؤولية شخصية ، إذ كان الرأي الذي كتبت له السيادة عند وضع الاتفاقية هو اعتبار مسؤولية الناقل الجوي فيها قائمة على الأساس التقليدي الشخصي و الذي كان سائدا في أغلب القوانين الوطنية .

و الواقع أن اتفاقية وارسو وإن أبقّت على الاساس الشخصي إلا أنه كان عليها أن تختار في إطار ذلك بين النظامين العالمين الإنجلوأمريكي و اللاتيني المكروسيين في مختلف القوانين الوطنية ، فالأول يجعل المسؤولية للناقل مسؤولية تقصيرية يتحقق الخطأ فيها حين الإخلال بالالتزام ببذل العناية اللازمة لسلامة المسافرين و الذي ينشأ عن القانون مباشرة و لا تقوم مسؤولية الناقل إلا بإثبات خطئه من قبل الراكب .

أما النظام اللاتيني فيعتبر مسؤولية الناقل عقدية أساسها العقد الذي يلقي على عاتق الناقل التزاما بنتيجة هو سلامة الراكب و يعد الناقل مسؤولا وفقا لهذا الاساس بمجرد الإخلال بالالتزام السلامة ما لم يثبت أن الضرر اللاحق بالمسافر كان نتيجة سبب أجنبي . ويبدو أن اتفاقية وارسو تعتبر مسؤولية الناقل مسؤولية شخصية عقدية ، لأنها اهتمت أساسا بعقد النقل و بينت الأضرار التي تتحقق عنها المسؤولية الناجمة عن الاخلال بالالتزامات يفرضها هذا العقد ، ذلك أن الالتزام الذي يعتبر الإخلال به مكونا لخطأ الناقل هو و لاشك التزام عقدي يفرضه عقد النقل على الناقل فيكون من البديهي ألا تعتبر مسؤولية الناقل الناجمة عن الاخلال بالالتزامات يفرضها هذا العقد ، ذلك أن الالتزام الذي يعتبر الإخلال به مكونا لخطأ الناقل هو و لاشك التزام عقدي يفرضه عقد النقل على الناقل فيكون من البديهي ألا تعتبر مسؤولية الناقل الناجمة عن الإخلال به إلا مسؤولية عقدية .

ولكن إذا كانت مسؤولية الناقل الجوي مسؤولية عقدية ، فما هو أساسها ؟ أهو الخطأ الواجب الإثبات الخطأ المفترض ، أم الخطر⁵؟

الاصل في القواعد العامة في الانظمة اللاتينية أم تكون المسؤولية العقدية قائمة على أساس الخطأ الواجب الإثبات حين يتعلق الامر بالالتزام ببذل عناية ، حيث يقع على عاتق الدائن عبء الخطأ الواجب الإثبات حين يتعلق الامر بالالتزام ببذل عناية ، حيث يقع على عاتق الدائن عبء إثبات جميع عناصر المسؤولية من وجود عقد و عدم تنفيذه الكامل أو الجزئي ، و وقوع ضرر و ارتكاب خطأ و رابطة السببية بينهما ، و هو نفس

الأساس الذي تقوم عليه المسؤولية التقصيرية الذي يعتنقها النظام الانجلوساكسوني و يطبقها على الناقل الجوي .

كما يمكن أن يكون أساس المسؤولية العقدية هو الخطأ المفترض إفتراضا بسيطا إذ لا يقع على الدائن في هذه الحالة إثبات خطأ المدين كونه مفترضا ، بل على هذا الاخير تحللا من المسؤولية أن يثبت إما تنفيده للغقد على الوجه السليم أو أن ينفي الخطأ بإثبات أنه تصرف وفقا لمعيار الرجل العادي ولم يخرج عنه ، فيدحض قرينة الخطأ المفترضة .

وقد تؤسس المسؤولية العقدية على أساس الافتراض الشديد للخطأ فلا تدفع المسؤولية في هذه الحالة بنفي الخطأ إذ أن افتراض الخطأ بهذه الشدة يؤدي إى افتراض رابطة السببية ، فلا تنتفي هذه الأخيرة إلا بإثبات السبب الأجنبي ، و قد عبر عنها القضاء الفرنسي بالمسؤولية المفترضة .

أما الفرض الأخير وهو بناء المسؤولية على أساس الخطر، وهو أساس مستبعد ولا شك في ذلك تماما من المسؤولية الشخصية ، لاننا نكون حينئذ بصدد مسؤولية موضوعية لا تقييم وزنا للخطأ ، تعمد واضعوا اتفاقية وارسو تفاديا لحماية للناقل الجوي من قسوتها. أمام هذه الفروض كان على واضعي اتفاقية وارسو أن يختاروا أساسا تقوم عليه مسؤولية الناقل الجوي و إن إضفاءهم الطابع العقدي عليها - كما سبق بيانه - لا يعني أن الاتفاقية قد تبنت النظام اللاتيني برمته و الذي يرى أن التزام الناقل بسلامة المسافرين هو التزام بنتيجة فتشغل مسؤوليته بمجرد حصول الضرر ولا ترفع إلا بإثبات السبب الأجنبي ، بل أن الاتفاقية انحازت في هذا الجانب إلى النظرة الانجلوساكسونية بإعتبار التزام الناقل مجرد التزام ببدل عناية لا تحقيق غاية ولكنها لم تسامر منطق هذه النظرة إلى منتهائها ، ذلك أنها خرجت عن قواعد المسؤولية التقصيرية و إحكام الالتزام ببذل عناية التي تفرض على المضرور تحمل عبء إثبات الخطأ - إثبات عدم بدل العناية اللازمة - بل عمدت إى إعفاء المسافر من إقامة الدليل على تقصير الناقل فأقامت قرينة على الخطأ بمجرد حدوث ضرر للمسافر، بحيث ينتقل عبء الإثبات بمقتضاها من على عاتقه ليقع على عاتق الناقل ، لكن هذه القرينة الافتراضية لم ترق بالالتزام بالسلامة إلى حد إعتباره التزاما بنتيجة ، إذ يحق للناقل دحضها ، فيتخلص من المسؤولية بإثبات أنه وتابعوه قد إتخذوا كافة التدابير الضرورية لتفادي وقوع الضرر أو أنه كان من المستحيل عليهم إتخاذها (المادة 20 من اتفاقية وارسو) ، و هو دفع يؤكد خطيئة المسؤولية كون أن

المسؤولية التي يجوز دفعها بإقامة الدليل على انتفاء الخطأ هي مسؤولية قوامها الخطأ لا الخطر⁶.

بالرغم من اعتبار مسؤولية الناقل الجوي ذات طابع عقدي إلا أنها إعتبرت التزامه مجرد التزام ببذل عناية بل أن فكرة افتراض الخطأ في جانبه ونقل عبء الإثبات على عاتقه ليست بالفكرة المستحدثة في الاتفاقية ، حيث أنها تجد أصلها في قاعدة التي أوجدها القضاء الانجليزي تخفيفا على المضرور من عناء الإثبات لا سيما في حوادث الطيران ، و تمكينها لها من الحصول على التعويض الجابر للضرر اللاحق به ، والتي تنتهي إلى إفتراض الخطأ في جانب المسؤول .

هذا وقد خففت الاتفاقية من حدة قرينة الخطأ عن طريق وضع حد أقصى للتعويض يلتزم به الناقل في مواجهة كل راكب بمبلغ 125 فرنك بونكاريه، و مبلغ 250 فرنك بونكاريه عن كل كيلوغرام من الامتعة (المادة 22 من الاتفاقية) طالما كان حسن النية⁷.

الفرع الثاني : مسؤولية الناقل الجوي وفقا لبروتوكول لاهاي لسنة 1955

إن نظام المسؤولية الذي جاءت به اتفاقية وارسو يعد ضمانا لمصالح الناقلين الجويين ، إذ تحددت مسؤوليتهم بمبلغ يقل عن يقل عن تلك المبالغ التي يتكبدها ضحايا وسائل النقل للجوي فعلا في الوقت الذي تناقصت فيه الأخطار الجوية بسبب تطور التكنولوجيا في مجال الطيران .

وقد تم تعديل اتفاقية وارسو في بروتوكول لاهاي إلا أنه بقيت مصالح الناقلين الجويين تغلب على مصالح المسافرين أو المرسلين ، حيث بقي الخطأ المفترض هو أساس المسؤولية في البروتوكول ، على الرغم من اقتراح الوفد الهولندي . أنذاك . صيغة بديلة للمادة 20 و التي تقيم المسؤولية على أساس الخطأ الموضوعي، وكانت الصيغة كمايلي : " لا يكون الناقل مسؤولا إذا لم يحصل الضرر بسبب خطئه أو خطأ أحد تابعيه " . وقد أيدت عدة وفود هذه الصيغة ، و لا سيما الوفد الفرنسي ، و حجتهم كانت على أساس أن مفهوم الخطأ أصبح واضحا بما فيه الكفاية ، و سواء أكان ذلك في بلاد القانون اللاتيني أم في بلاد القانون الانجلوساكسوني ، و لا يتمكن الناقل من إعفاء نفسه من المسؤولية عن الضرر الناجم عن الحادث ، إلا إذا أثبت أنه لم يرتكب هو ولا أحد تابعيه أي خطأ ، و لكن لم تحظ هذه الصيغة المقترحة بموافقة بقية الوفود لا سيما الوفد الامريكي ، فظلت المادة 20 على حالها دون تعديل ، و بقي الخطأ المفترض هو أساس المسؤولية .

وأجاز بروتوكول في المادة 12 منه . للناقل الجوي أن يشترط إعفاء نفسه من المسؤولية في حالة ضياع البضاعة أو أي ضرر يلحق بها بسبب عيب ناشئ عن طبيعة البضاعة المنقولة أو من عيب ذاتي بها كما جاء البروتوكول بأحكام جديدة وضعت تعريفاً ضيقاً للخطأ المساوي للغش ، كما أنه قام بتخفيف الجزاءات الموقعة على الناقل الجوي سيء النية فقصرها على حرمانه من التمسك بالحد الأقصى للتعويض الذي حددته الاتفاقية ، و أباح له الحق في الإعفاء من المسؤولية عن طريق إثبات إتخاذ الاجراءات الضرورية لتلاقي وقوع الضرر ، كل هذا لم يكن إلا إنتصاراً للناقلين الجويين على حساب المسافرين أو المرسلين⁸ .

المطلب الثاني : أساس مسؤولية الناقل الجوي في اتفاقية مونتيريال 1966
و في بروتوكول جوانتيما لاسيتي 1971 والموقف الوسط لاتفاقية مونتيريال الجديدة 1999

الفرع الأول : مسؤولية الناقل الجوي في اتفاقية مونتيريال 1966

جاء هذا الاتفاق بنظام للمسؤولية يختلف عما هو مقرر في اتفاقية وارسو في مجال المسؤولية عن الركاب فقد نص على أنها مسؤولية عن الركاب فقد نص على أنها مسؤولية موضوعية أساسها الخطر وتحمل التبعة ولا يستطيع الناقل التهرب من هذه المسؤولية إلا إذا أثبت رجوع الضرر إلى خطأ المضرور نفسه على اساس أن المسؤولية الشخصية لا تتوأكب والتطور المذهل الذي حققه العلم في مجال الطيران كما وضع حد أقصى للتعويض الذي يلتزم به الناقل في مواجهة كل راكب ب 75 ألف دولار إلى 57 ألف دولار أمريكي في الدول التي يكون فيها هذه المصروفات مقررة بنصوص خاصة .

هذا الاتفاق لا يسري على الرحلات التي لا تكون فيها الولايات المتحدة الامريكية نقطة قيام أو وصول أو عبور، و يشترط أن يكون النقل دولياً طبقاً لنص المادة الاولى من اتفاقية وارسو لسنة 1929 ، فأصبحت القرينة القانونية المحددة في المادة 17 لا قيمة لها بعد أن صارت المسؤولية موضوعية أساسها الخطر وتحمل التبعة بموجب اتفاق مونتيريال ، فالناقل الجوي في ظل هذا الاتفاق لم يعد يستطيع دفع المسؤولية عنه إلا إذا أثبت أن خطأ المضرور أو الحالة الصحية للراكب هي السبب في الضرر الواقع له⁹ .

الفرع الثاني : مسؤولية الناقل الجوي في بروتوكول جوانتيمالا سيتي لسنة

1971

كانت الولايات المتحدة الأمريكية بموقفها الراض للمسؤولية الخطئية للناقل الجوي و اتفاق مونتريال 1966 الذي تمخض عنه إرضاء لها ، إلى جانب التطورات التكنولوجية في مجال الطيران و ما نجم عنه من نظريات فقهية موضوعية و تعديلات قضائية لاتفاقية وارسو 1929 و اتساع رقعة نظام التأمين من المسؤولية ، بمثابة الدعوة الصريحة للمشرع الدولي لكي يعيد النظر في طبيعة المسؤولية المقررة في اتفاقية وارسو . و قد تجسد ذلك فعلا في بروتوكول جوانتيمالاسيتي سنة 1971 الفقرة الاولى ، و المراجعة الشاملة للنظام الفارسي في ككل من خلال اتفاقية مونتريال الجديدة لسنة 1999 و التي مزجت بين الطبيعتين الشخصية و الموضوعية الفقرة الثانية .

كان اتفاق مونتريال الموقع في 14 ماي 1966 ، الذي يمثل تضحية من المجتمع الدولي لحساب الولايات المتحدة الأمريكية مقابل عدولها عن قرار الانسحاب من اتفاقية وارسو ، قد تضمن تعديلا جديرا يتمثل في تبني مبدأ المسؤولية الموضوعية للناقل الجوي على نطاق ضيق حيث تكون الرحلات مشتملة على أحد المطارات الأمريكية .

و قد يبدو ظاهريا أن هذا الاتفاق كان حلا للأزمة التي عصفت بالاتفاقية بسبب تهديد الولايات المتحدة بالانسحاب منها لكنه في الحقيقة لا يعدو أن يكون مجرد حل مؤقت يحمل في جوفه أزمة أضخم يمكن أن تعرض اتفاقية وارسو للتصدع و الانهيار باعتبارها التشريع الدولي الموحد للنقل الجوي على الصعيد العالمي ، ذلك أن هذا الاتفاق الذي يعتبر خروجاً غير مسبق عن أحكام اتفاقية وارسو قد أدى إلى وضع غريب و شاذ و هو خضوع الناقل الجوي لنظامين قانونيين متباينين من خلال تباين طبيعة مسؤوليته التي تراوحت بين الشخصية و الموضوعية . فهي مسؤولية شخصية إذا كان الناقل يخضع لاتفاقية وارسو و تعديلها و بروتوكول لاهاي 1955 ، بينما تعد موضوعية إذا كان الناقل طرفا في اتفاق مونتريال 1966 ، بل يمكن أن يخضع الناقل في الرحلة الواحدة لنظامين قانونيين مختلفين من حيث طبيعة المسؤولية و مداها بحسب مقصد كل راكب في هذه الرحلة .

و قد أدى هذا التباين في الطبيعة القانونية لمسؤولية الناقل الجوي إلى تشتت أحكام اتفاقية وارسو ، التشريع الدولي الذي جمع من حوله أغلبية دول العالم ، الأمر الذي أملى

على المشرع الدولي مراجعتها بشكل يبعث فيها من جديد الصبغة التوحيدية لاحكام مسؤولية الناقل الجوي على الصعيد الدولي .

ولهذا ، كان اتفاق مونتريال 1966 بمثابة صفارة إنذار للمنظمة الدولية للطيران المدني لإعادة النظر في نظام المسؤولية المقررة في اتفاقية وارسو لاسيما من حيث طبيعتها و الحد الأقصى للتعويض ، إذ سرعان ما طرحت هذه المشكلة أمام اللجنة القانونية لهذه المنظمة في اجتماعها 16 الذي انعقد في باريس في سبتمبر 1967 و التي عهدت إلى لجنة فرعية تضم العديد من خبراء الطيران التجاري لدراستها و ايجاد الحلول المناسبة و الدائمة .

وقد وجدت هذه اللجنة في اجتماعاتها التي تمت في نوفمبر 1967 و سبتمبر 1969 نفسها مخيرة بين امرين على درجة كبيرة من التباين و الاختلاف : إما الابقاء على طبيعة مسؤولية الناقل الجوي كما تفهنا اتفاقية وارسو المعدلة ببروتوكول لاهاي 1955 ، أي مسؤولية عقدية مفترضة مع رفع الحد الأقصى للتعويض ، وإما جعل هذه المسؤولية مسؤولية موضوعية مع وضع حد أقصى للتعويض لا يمكن تجاوزه و هو الحد الوارد في اتفاقية مونتريال 1966 .

وكان على هذه اللجنة أن تضع نصب عينها ضرورة أن تحرز هذه التعديلات المقترحة موافقة عالمية بما يتوافق و يتلاءم مع التقدم الذي أحرزته تكنولوجيا الطيران و بما يوفره في ضوء هذا التقدم ، حماية معقولة و متوازنة لكل من المسافر و الناقل الجوي . و في اجتماعها السادس عشر المنعقد في مارس 1970 بمونتريال ، وافقت اللجنة القانونية الإيكاو بأغلبية كبيرة على المشروع الذي تقدم به الوفد النيوزيلندي بإحلال المسؤولية الموضوعية للناقل على الأضرار اللاحقة بالمسافرين و أمتعتهم محل المسؤولية العقدية مع رفع الحد الأقصى للتعويض .

و في المؤتمر الدبلوماسي الذي انعقد في جوانتيمالاسيتي في الفترة من 9 فبراير إلى 8 مارس 1971 و الذي حضره وفود 55 دولة مشاركة و هو عدد أقل من نصف عدد الدول الاعضاء في ICAO أنذاك تم تبني المشروع النيوزيلندي بشكل رسمي و التوقيع على البروتوكول في 08 . 03 . 1971 .

و يقتضى المادة الرابعة من هذا البروتوكول ، تصبح مسؤولية الناقل الجوي الدولي عن وفاة الراكب أو إصابته بجراح أو أي أذى جسماني آخر، و عن فقد و تلف الامتعة

الشخصية منها و المسجلة مسؤولية موضوعية تركز على فكرة الخطر و تحمل التبعة بحيث تقوم بمجرد تحقق الضرر و لا يستطيع الناقل الجوي التخلص منها لسببين : اولهما يرجع إلى الحالة الصحية للراكب و التي يجب أن تكون السبب الوحيد فيما لحق به من أضرار المادة 14 / 2 من البروتوكول ، أو كان تلف الامتعة أو هلاكها يرجع إلى طبيعتها أو عيب ذاتي فيها المادة 3/4 من البروتوكول، و ثانيهما خطأ الراكب نفسه المادة 7 من البروتوكول .

أما بالنسبة لتأخير المسافرين وتأخير حقائبه ، فلم يأت بروتوكول جوانتيمالا بجديد في هذا الشأن ، إذ ظلت مسؤولية الناقل الجوي كما هي في اتفاقية وارسو 1929 ، مسؤولية تعاقدية قائمة على أساس الخطأ المفترض يمكنه الفكاك منها بمجرد إثبات أنه إتخذ و تابعه كافة التدابير الضرورية لتفادي وقوع الضرر الناجم عن التأخير في إيصال المسافرين و أمتعته ، أو أنه كان من المستحيل عليهم اتخاذها المادة 6 من البروتوكول .

و بهذا يكون المقام قد استقر بمسؤولية الناقل الجوي للأشخاص لتصبح مسؤولية موضوعية مبناها فكرة الخطر و تحمل التبعة ، و لقد تطابقت بهذا التطور مع مسؤولية مستغل الطائرة عن الأضرار التي تحدثها للغير على سطح الأرض وفقا لاتفاقية روما 1952، و بالتالي أصبحت المسؤولية عن جميع الأضرار الناجمة عن استغلال الطائرة سواء تلك اللاحقة بالمسافرين أو بغيرهم مسؤولية موضوعية .

إلا أن بروتوكول جوانتيمالاسي تي الذي جاء بهذا التعديل الجوهري في طبيعة مسؤولية الناقل الجوي الدولي للأشخاص ، لم يكتب له أن يدخل حيز النفاذ بعد التنفيذ بعد بسبب شروط تطبيقه المستعصية التحقيق لكنه من الثابت أن الاتجاه إلى تشييد مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص على أساس فكرة المخاطر قد تأكد و لعل هذا التطور الجديد لطبيعة هذه المسؤولية في ضوء الانجازات التي حققتها تكنولوجيا الطيران ، من شأنه أن يخدم النقل الجوي في حد ذاته من خلال تزايفه مع الظروف الدولية المعاصرة.

وقد اكتملت حلقات التطور في نظام المسؤولية التي تمت في كنف الايكاو بتوقيع 4 بروتوكولات إضافية في مونتريال بتاريخ 25 / 09 / 1975 ، بتعلق الرابع منها بتعديل المسؤولية في نقل البضائع و جعلها مسؤولية موضوعية مثلها مثل المسؤولية في نقل الاشخاص ، بينما اختصت البروتوكولات الثلاث الاولى بإحلال حقوق السحب الخاصة

D.T.S كوحدة نقدية محل الفرنك الذهبي الذي اتخذته اتفاقية وارسو و البروتوكولات المعدلة لها كأساس لحساب التعويض¹⁰ .

الفرع الثالث : الموقف الوسط لاتفاقية مونتريال الجديدة لسنة 1999
قد انعكس التضارب و الاختلاف على التشريعات الجوية للدول مما جعل تطبيق أحكام مسؤولية الناقل الجوي صعبة التطبيق من الناحية الدولية ، فمجموعة من الدول اعتمدت على نظام المسؤولية الشخصية للناقل الجوي للركاب المتبنى في اتفاقية فارسوفيا لعام 1929 و بروتوكول لاهاي 1955 و دول اخرى سايرت نظام المسؤولية الموضوعية التي جاء بها كل من اتفاق مونتريال 1966 و بروتوكول جوانتيمالاسيتي 1971 .
و أمام هذا الاختلاف في أحكام مسؤولية الناقل الجوي الدولي التي يجب أن تعرف الاستقرار ، اجتمعت الدول في مدينة مونتريال الكندية ووقعوا على اتفاقية بصياغة جديدة بتاريخ 28 ماي 1999 جاءت بصياغة جديدة لأحكام اتفاقية فارسوفيا وقد كان مسعاهم الوحيد في ذلك هو توحيد قواعد النقل الجوي الدولي بأحكام تقضي على الاختلاف الذي كان قائما بين الدول حول مسؤولية الناقل الجوي الدولي بالوقوف موقفا وسطا بين اتفاقية فارسوفيا و البروتوكول المعدل لها و بين مصالح كل من الناقل الجوي و الراكب ، و بذلك الموقف الوسط اندفعت الدول الاطراف في اتفاقية فارسوفيا و البروتوكول المعدل لها إلى التصديق و الانضمام إلى اتفاقية مونتريال التوحيدية الجديدة التي ستحل محل هذه الآليات جميعا ، بحيث تصبح التنظيم الوحيد الذي يحكم النقل الجوي الدولي ، وقد حددت اتفاقية مونتريال أساس المسؤولية في كل حالة من حالات مسؤولية الناقل الجوي على الشكل الآتي بيانه :

1/ حالة الوفاة أو الضرر البدني الحاصل للراكب

في هذه الحالة حددت اتفاقية مونتريال 1999 طبيعة أساس مسؤولية الناقل الجوي على مستويين :

- إذا كانت هذه الأضرار اللاحقة بالراكب و التي يطالب المضرور بإصلاحها لا تتجاوز أو تساوي 100 ألف وحدة سحب خاصة فهنا تكون مسؤولية الناقل مسؤولية موضوعية أساسها المخاطر. و إثبات الضرر يقع على عاتق الراكب ، اي أن مسؤوليته تقوم بمجرد إثبات الضرر لكون المسؤولية في هذه الحالة هي مسؤولية بقوة القانون .

أما في حين ما إذا كانت هذه الأضرار بلغت قيمة التعويض المطالب به من المضرور أكثر من 100 ألف وحدة سحب خاصة ففي هذه الحال تكون مسؤولية الناقل عن الضرر مسؤولية شخصية تقوم على الخطأ أو إهمال أو إمتناع من الناقل ، وله أن ينفي ذلك بإثبات انتفاء الخطأ والإهمال وأنه بذل العناية اللازمة لتفادي الخطأ بنفس قدرة الناقل العادي الذي يتواجد المدعي عليه في المسؤولية .

2/ حالة ضياع أو تلف الامتعة

كما ميزت اتفاقية مونتريال لعام 1999 أساس المسؤولية في الامتعة المنقولة بحسب نوعها فإن كانت الامتعة محل الضياع أو التلف أمتعة مسجلة فهنا وطبقا لنص المادة 17 / 7 من الاتفاقية ، تجعل مسؤولية الناقل موضوعية أساسها الضرر أي بمجرد إثبات الراكب للضرر الحاصل في الامتعة تقوم مسؤولية الناقل بقوة القانون . وأما إن كانت أمتعة غير مسجلة فإن لحق بها الضرر فإن المسؤولية فيها مسؤولية شخصية تقوم على خطأ الواجب إثباته من قبل الراكب وهذا طبقا للمادة 17 / 2 من اتفاقية مونتريال لعام 1999 .

3/ حالة المسؤولية عن التأخير

قد أبطت اتفاقية مونتريال على نفس النظام القائم في اتفاقية فارسوفيا لعام 1929 كون مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير الحاصل بالراكب هي مسؤولية شخصية تقوم على أساس الخطأ المفترض الذي لا يمكن للناقل نفيه إلا بإثبات اتخاذه للتدابير الضرورية أو استحالة أخذها سواء من طرف الناقل أو تابعيه طبقا لنص المادة 19 من اتفاقية فارسوفيا ، وبهذا الاساس أي الخطأ المفترض إلى جانب أساس الضرر تكون اتفاقية مونتريال لعام 1999 قد وازنت بين الاتفاقية الأصلية أي اتفاقية فارسوفيا و البروتوكولات المعدلة لها و بين نظام المسؤولية الشخصية للناقل الجوي للركاب و نظام المسؤولية الموضوعية¹¹ . وأمام ذلك لم يبق لنا إلا معرفة مدى انعكاس التطور الحاصل في طبيعة و أساس مسؤولية الناقل الجوي للركاب على التشريعات الجوية الداخلية و من بينها قانون الطيران المدني الجزائري رقم 06/98 و في القانون رقم 64/166 .

المطلب الثالث : مسؤولية الناقل الجوي وفقا لقانون الطيران المدني الجديد 98 /

06 وكذلك قانون 166/64

الفرع الأول : مسؤولية الناقل الجوي وفقا لقانون الناقل الطيران المدني الجديد 98

06/

يتبين أساس المسؤولية المدنية للناقل الجوي للركاب من خلال قانون الطيران المدني رقم 06 / 98¹² في المواد 145 المتعلقة بالاضرار البدنية و المادة 147 المتعلقة بالمسؤولية عن التأخير في نقل الركاب وقد نصت المادة 145 منه على أن : (الناقل مسؤول عن الخسائر و الأضرار التي يصاب بها شخص منقول و التي تؤدي إلى وفاته أو تسبب له جرحا أو ضرار شريطة أن يكون سبب تلك الخسارة أو الجرح قد حدث على متن الطائرة أو خلال أي عملية إركاب أو نزول) ، و هذا النص يجعل من مسؤولية الناقل الجوي مسؤولية شخصية ، بحيث يفترض أنه مسؤول عن الضرر بمجرد وقوعه . و ما يثبت صفة الافتراض في الخطأ هو نص المادة 148 من قانون الطيران المدني بحيث ان الناقل مسؤول إلى حين إثبات براءة ذمته ، بإثبات أنه اتخذ صيغة تابعه كل الاجراءات و التدابير الضرورية لتفادي الخسارة أو أنه استحال عليهم ذلك . فقد اقيمت مسؤولية الناقل الجوي على أساس الخطا العقدي المفترض القابل بإثبات العكس و يلقي عبء إثبات العكس على عاتق الناقل الجوي في نفس الخطأ .

وهذا الأساس هو نفسه الذي تقوم عليه مسؤولية الناقل الجوي عن الضرر الحاصل عن التأخير في نقل الركاب ، وذلك من خلال المادة 147 جاء فيها : (الناقل الجوي مسؤول عن الخسائر الناتجة عن تأخر في النقل الجوي لأشخاص أو الأمتعة أو الشحن طبقا للقواعد المنصوص عليها في التشريع المعمول به) وهذا الأساس أي الخطأ المفترض القابل لإثبات العكس هو نفسه المنتهج في أحكام اتفاقية فارسوفيا لعام 1929 ، و المشرع الجزائري من خلال قانون الطيران المدني رقم 06/ 98 لم يتأثر بتعديل التشريع الدولي الحاصل في أساس المسؤولية الوارد في اتفاقية فارسوفيا لتوحيد بعض قواعد النقل الجوي ، هذا على غرار المشرع المصري الذي جعل مسؤولية الناقل الجوي مسؤولية مطلقة قوامها الضرر¹³ .

الفرع الثاني : مسؤولية الناقل الجوي في قانون 166/64 المتعلق بالخدمات الجوية

من المعلوم أن القانون رقم 62 / 157 الصادر في 31 . 12 . 1962 قد مدد في سريان القوانين الفرنسية على التراب الجزائري ، و بالتالي ظل قانون الملاحة الجوية الفرنسي لعام 1957 ساري المفعول إلى أن انضمت الجزائر إلى المنظمة الدولية للطيران المدني المعروفة اختصارا ICAO تلا ذلك انضمامها إلى اتفاقية وارسو لعام 1929 المعدلة ببروتوكول لاهاي لعام 1955 ، الامر الذي تمخض عنه ضرورة صدور تشريع وطني ينظم الملاحة الجوية الداخلية بوجه عام و يحكم مسؤولية الناقل عن الاضرار التي تلحق بالمسافرين في حدود إقليم الدولة ، فكان ذلك من خلال القانون رقم 64 / 166 المتعلق بالخدمات الجوية و الذي جاءت أحكامه مطابقة لأحكام اتفاقية وارسو لعام 1929 المعدلة ببروتوكول لاهاي لعام 1955 .

و ترتيبا على ذلك لم يأت المشرع الجزائري في هذا القانون بجديد ، إذ أنه حذا حذو واضعي اتفاقية وارسو فكانت الاحكام المنظمة لمسؤولية الناقل الجوي الواردة به و التي أفرد لها المشرع قسما كاملا من المادة 71 إلى المادة 83 بمثابة المرآة العاكسة لتلك التي تتضمنها الاتفاقية المذكورة .

و بالتالي ، يعتبر الناقل الجوي في ظل القانون رقم 64 / 166 المتعلق بالخدمات الجوية مثله مثل الناقل الدولي مسؤولا مسؤولية عقدية شخصية قائمة على أساس الخطأ المفترض في جانب الناقل ، و يستطيع هذا الاخير أن ينفي عنه هذه القرينة إذا ما أثبت أنه إتخذ صحة تابعيه كافة التدابير الضرورية لتفادي وقوع الضرر أو أنه استحال عليهم ذلك ، أو أن الضرر يعود في أصله إلى خطأ المضرور ، كما أنه يمكنه أن يتمسك بإثبات الخطأ الملاحي أو الخطأ في قيادة الطائرة لإسقاط المسؤولية عنه .

كما أننا نجد أن المشرع الجزائري حاول من خلال نص المادة 103 من القانون 64 / 166 أن يسد الفراغ الذي يطرأ عن غياب نص خاص بالقانون المذكور و ذلك من خلال الاحالة على قواعد القانون التجاري حين يتعلق الامر بمسؤولية الناقل الجوي¹⁴ .

المبحث الثاني : شروط قيام مسؤولية الناقل الجوي

من الالتزامات المترتبة عن عقد النقل الجوي المبرم بين كل من الناقل الجوي والمسافر هو الالتزام بضمان السلامة حيث يلتزم الناقل بتوصيل المسافر من مكان إلى المكان المتفق عليه سليماً معافاً، فهو التزام تعاقدي بتحقيق غاية والإخلال به تترتب عنه مسؤولية عقدية بمجرد عدم الحصول على النتيجة دون الحاجة إلى إثبات خطأ الناقل من طرف المسافر ، ولا يمكن للناقل دفع هذه المسؤولية إلا إذا أثبت أن الضرر كان نتيجة قوة قاهرة أو خطأ المضرور نفسه أو عن فعل الغير. طبقاً لنص المادة 17 من اتفاقية وارسو لسنة 1929 والتي تنص : يسأل الناقل عن الضرر الحاصل في حالة وفاة الراكب أو جرحه أو إصابته بأي أذى بدني آخر متى وقع الحادث الذي نجم عنه الضرر على متن الطائرة أو أثناء عمليات صعود الركاب إليها ونزولهم منها ، لكن المسؤولية أصبحت مادية أساسها الخطر وليس الخطأ المفترض بمقتضى بروتوكول جوانتيمالاسيتي لسنة 1971 .

و جاء في نص المادة 145 من قانون الطيران المدني الجزائري رقم 98/ 06 : الناقل الجوي مسؤول عن الخسائر والأضرار التي يصاب بها شخص منقول و التي تؤدي إلى وفاته أو تسبب له جرحاً أو ضرراً شريطة أن يكون سبب الخسارة أو الجرح قد حدث على متن الطائرة أو خلال أي عملية إركاب أو إنزال¹⁵ .

وعليه يتضح أنه يجب توافر شروط ثلاثة لقيام مسؤولية الناقل الجوي وهي :

- وقوع حادث أدى إلى الإخلال بضمان السلامة .
- وقوع الحادث أثناء عملية النقل .
- حدوث ضرر للمسافر .

المطلب الأول : وقوع حادث أدى إلى إخلال بضمان السلامة

لم تحدد اتفاقية وارسو ما المقصود بالحادث أو الواقعة الناتجة عن عملية النقل بمعنى أنها ترتبط باستغلال الطائرة وتنشأ عنه ، ووفقاً لهذا التعريف يشمل الحادث انفجار الطائرة أو ارتطامها بالأرض أو بسفينة أو طائرة أخرى في الجو سواء كان ناشئاً عن عطل

بالطائرة أو خطأ في القيادة أما إذا كان الضرر ناشئاً عن شجار بين اثنين من المسافرين فلا يمثل هذا الشجار حادثاً يرتب المسؤولية على عاتق الناقل .

ولقد فسر الفقه الحادث تفسيراً ضيقاً فربطه بالاستغلال التام للطائرة وذهب بعضهم إلى حصر الحادث على الحالة التي تعطب الطائرة فتسقط فيصاب فيها الركاب والطاقم أو الغير بالضرر أما التعبير الموسع، فالحادث الجوي يشمل كل واقعة يترتب عليها شخص الراكب، بل أنه كل تأثير فجائي لعامل خارجي يترتب عنه ضرر قد يكون متصلاً بمشروع النقل أو خارجياً عنه.

وأعتبر القضاء البولوني أن الحادث كل واقعة لا تتصل بالشخص خارجية عنه أما فيما يخص قانون الطيران المدني الجزائري فلا نجد لاصطلاح الحادث إذ تنص المادة 145 منه على " أن الناقل الجوي مسؤول عن الخسائر والأضرار التي يصاب بها الشخص المنقول شريطة أن يكون سبب تلك الخسارة أو الجرح قد حدث على متن الطائرة."

من خلال ذلك يمكن القول أن المشرع الجزائري أخذ بالاتجاه الأول التفسير الضيق للحادث لأنه تكلم عن السبب المفضي إلى الضرر يجب أن يكون هذا السبب متعلق وحادث على متن الطائرة وهذا ما يفسر المشرع اتباع التفسير الضيق وهو يتلاءم وأساس مسؤولية الناقل باعتبارها قائمة على أساس الخطأ المفترض القابل لإثبات العكس¹⁶ .

- كما ينص مشروع القانون الذي عدل قانون الطيران المدني ، على ترقية وضمان سلامة وأمن الأشخاص، الذين يمارسون أنشطة الطيران أو المعنيين بذلك ، تحديد مهام التفتيش والمراقبة التي تقوم بها السلطة المكلفة بالطيران المدني أو تلك التي تسندها إلى أشخاص طبيعيين أو معنويين، كما يهدف مشروع القانون كذلك إلى وضع تنمة للأحكام المتعلقة بحوادث ووقائع الطائرات بإدخال مفهوم الواقعة الخطيرة وإنشاء هيئة دائمة أو خاصة من أجل القيام بالتحقيق التقني في حال حدوث واقعة أو وقوع حادث طائرة ، وكذا إدخال الشروط والكيفيات المتعلقة بالتحكم في هذه التقنيات ، إدخال مفهوم التذكرة الإلكترونية وكذا إدخال أحكام جديدة تتعلق بحقوق الركاب لاسيما الأشخاص ذوي الإعاقة أو الاحتياجات الخاصة.

المطلب الثاني : وقوع حادث أثناء عملية النقل

تنص المادة 17 من اتفاقية وارسوا أن الناقل يكون مسؤولاً متى وقع الحادث على متن الطائرة أو في أثناء عمليات الصعود أو الهبوط والهدف من وراء ذلك هو حماية المسافرين من مخاطر الطيران ، وهذا يتفق ما ذهب إليه المشرع الجزائري في المادة " 145 أن الناقل الجوي مسؤول عن الخسائر والأضرار التي يصاب بها شخص منقول والتي تؤدي إلى وفاته أو تسبب له جروحاً أو ضرراً شريطة أن يكون سبب تلك الخسارة أو الجرح قد حدث على متن الطائرة أو خلال عملية ركوب أو نزول " فالالتزام يستمر طول الرحلة الجوية وبعد الهبوط وحتى اللحظة التي ينفصل فيها الناقل توصيل المسافرين إلى مباني المطار الوصول ولا تخضع العمليات السابقة أو التالية لأحكام اتفاقية وارسوا مثل عمليات تسجيل أو سحب الأمتعة أو الإجراءات الجمركية ولكنها تخضع لأحكام القانون الوطني الواجب التطبيق¹⁷ .

المطلب الثالث : حدوث ضرر للمسافر بسبب الحادث

تتكلم المادة 17 من اتفاقية وارسوا عن الوفاة أو الجرح أو أي أذى بدني وعلى ذلك فالضرر يجب أن يكون بدنيا والضرر البدني يمكن التوسع في مفهومه يشمل " الوفاة، أو الجرح أو الإصابات الجسدية والاضطرابات النفسية والعقلية وحالات الذعر الشديد التي قد تصيب المسافر ، وقد استقر الرأي على تحديد الضرر على ضوء أحكام التشريعات الوطنية."

إذا لفظ أي ضرر بدني قد أثار جدلاً فقهيًا وقضائياً كبيراً حول مدى اعتبار الأضرار العصبية والنفسية والعقلية من هذا القبيل أي هل يمكن أن يعتبر الضرر البدني يشمل الأذى النفسي ، وينص المادة 145 من قانون 06 / 98 يمكن حصر الأضرار التي تصيب المسافر في:

الوفاة :

هو ضرر مادي يصيب الراكب ، ويعني إزهاق روح المسافر كما قد ينجر عن الوفاة ضرر معنوي يسبب فقد قريب الراكب الهالك .

الجرح :

ارتطام الجسم الصلب على جسم المسافر يؤدي إلى نزيف خارجي ، كما يشمل أضرار التشويه الذي يختلف من شخص لآخر والأضرار العضوية و الوظيفية (الجهاز الهضمي

والتنفيسي) ¹⁸ فالمشروع الجزائري أخذ بما ورد في اتفاقية وارسو بأن الراكب له الحق في طلب التعويض عن الأضرار التي تصيبه من جراء حادث سواء على متن الطائرة أو أثناء عملية الإركاب أو النزول وجاءت المادة صريحة بالنسبة للضرر المادي المتمثل في وفاة الراكب أو جرحه ، وعبارة " أو ضررا" قد يقصد بها الضرر النفسي أو المعنوي ولم يوضحه تاركا ذلك للسلطة التقديرية للقضاء ¹⁹ .

الخاتمة :

بعدما انتهينا من تسليط الضوء على المسؤولية المدنية للناقل الجوي في التشريع الجزائري نخلص إلى أن المشروع الجزائري أخذ بنظرية الخطأ المفترض للناقل والذي يمكن إثبات عكسه أي إذا ما برهن أنه اتخذ مع كل مندوبيه أو تابعيه الاجراءات الضرورية لتفادي الخسارة أو أنه استحال عليهم اتخاذها .

كما أنه يشترط لتقوم المسؤولية المدنية للناقل الجوي توافر العناصر التقليدية للمسؤولية المدنية بمعنى وجود فعل أحدث ضررا سواء كان ماديا أو معنويا أو غيره من الأضرار وكذلك وجود العلاقة السببية بينهما .

ومايلاحظ أيضا أن المشروع الجزائري و من خلال قانون رقم 15 - 14 المؤرخ في 15 جويلية 2015 يعدل ويتمم القانون رقم 06 / 98 الذي يحدد القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني قام بتعديل بعض المواد منها المادة 7 من القانون، إضافة إلى أنه وأدخل تنمة للأحكام المتعلقة بحوادث ووقائع الطائرات بإدخال مفهوم الواقعة الخطيرة التي تقتضي فتح تحقيق تقني تقوم به هيئة دائمة أو خاصة مستقلة.

التمشيد :

1 - أنظر ، دكتور محمد فريد العريني ، دكتور محمد السيد الفقي ، القانون البحري و الجوي ، منشورات الحلبي الحقوقية ، بيروت ، الطبعة الاولى ، 2005 ، ص 993 .

2 - أنظر ، دكتورة وهيبة بن ناصر ، المسؤولية المدنية عن حوادث النقل الجوي في القانون الجزائري ، دار الجامعة الجديدة، الاسكندرية ، 2014 ، ص 106 .

3 — أنظر ، دكتورة وهيبة بن ناصر ، المرجع السابق ، ص 107 .

- 4 — أنظر، ياسمينة بشار ، مسؤولية الناقل الجوي للركاب ، دار الكتب العلمية ، بيروت ، 2013 ، ص 52 .
- 5 — أنظر، دلال يزيد، مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص في النقل الجوي الداخلي و الدولي، رسالة لنيل شهادة دكتوراه في القانون الخاص ، جامعة أبو بكر بلقايد ، تلمسان ، 2009-2010 ، ص 35 .
- 6 — أنظر ، دلال يزيد ، المرجع السابق ، ص 38 .
- 7 — انظر ، دلال يزيد ، المرجع السابق ، ص 39 .
- 8 — انظر، وضحة فلاح الاتفاقيات الدولية ، رسالة ماجستير المطيري ، مسؤولية الناقل الجوي الدولي في عقد نقل الركاب وفقا للقانونين الكويتي و الاردني و مقدمة استكمالا لمتطلبات الحصول على درجة الماجستير في القانون الخاص، كلية الحقوق ، جامعة الشرق الاوسط ، 2011 ، ص 44 .
- 9 — انظر ، وهيبة بن ناصر ، المرجع السابق ، ص 115 .
- 10 — أنظر ، دلال يزيد ، المرجع السابق ، ص 64 .
- 11 — انظر ، ياسمينة بشار ، المرجع السابق ، ص 60 .
- 12 — قانون 98/ 09 المؤرخ في 27 جوان 1998 الذي يحدد القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني الذي عدل بموجب القانون رقم 15 — 14 المؤرخ في 15 جويلية 2015 و الذي مس بعض المواد منها المادة 7 من القانون والتي يؤكد نصها الحالي على أن تخضع خدمات الطيران ومقدموها لرقابة الدولة و متابعتها المستمرة و ذلك بغية ضمان السلامة و الامن الجوي ، كما تطرق القانون إلى انشاء لجنة وطنية لأمن الطيران المدني ولجان محلية لامن المطارات . و تستند مراقبة خدمات الطيران و مقدموها إلى السلطة المكلفة بالطيران المدني التي تمارسه عن طريق أعوانها. و عندما تقتضي الظروف ذلك يجوز للسلطة المكلفة بالطيران المدني أن تقوم تحت مسؤوليتها بتفويض كل هذه المراقبة أو جزء منها إلى أشخاص طبيعيين أو معنويين وطنيين مؤهلين لهذا الغرض و يجب أن يستوفوا شروط دفتر الأعباء الذي تعده . كما يخصص للأشخاص المؤهلين في إيطار مهامهم بإجراء جميع الفحوص و التحقيقات اللازمة للتأكد من الاحترام الصارم للأحكام التشريعية و التنظيمية في مجال أمن و سلامة الطيران و بهذه الصفة يؤهلون للقيام بالدخول إلى المحطات الجوية و الصعود على متن الطائرات و معاينة المنشآت الجوية أو أية أمكنة أخرى ، قصد التفطيش ، إضافة إلى حجز الطائرة عندما يعتقدون أنها ليست آمنة أو يمكن استخدامها بشكل خطير . أما بخصوص التحقيق التقني فإنه يدخل من اختصاص الدولة الجزائرية كذلك و يحق لركاب النقل الجوي العمومي الاطلاع على هوية الناقل الجوي الذي يقوم بالرحلة المعنية ، كما يستفيدون في حالة إلغاء الرحلة أو تأخرها أو تعذر ركوبهم لأسباب تعود للناقل من التكفل من حيث الاعلام و التعويض و كل مساعدة تتناسب مع الاضرار الناجمة .
- 13 انظر ، ياسمينة بشار ، المرجع السابق ، ص 63 .

- 14 - انظر ، دلال يزيد ، المرجع السابق ، ص 43 .
- 15 — أنظر ، وهيبة بن ناصر ، المرجع السابق ، ص 120 .
- 16 — أنظر ، دمانة محمد ، دفع المسؤولية المدنية للناقل ، رسالة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص ، جامعة تلمسان ، 2010 — 2011 ، ص 120 .
- 17 — انظر ، دمانة محمد ، المرجع السابق ، ص 121 .
- 18 — أنظر ، دمانة محمد ، المرجع نفسه ، ص 122 .
- 19 — انظر ، وهيبة بن ناصر ، المرجع السابق ، ص 135 .